

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0003/2014</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>17.12.2013</b>
<b>Siemens Kreisverkehr im Rahmen der Westumgehung Kümmersbruck; Entscheidung über die bevorzugte Variante</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Herr Babl</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>15.01.2014</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>27.01.2014</b>	<b>Stadtrat</b>

## Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, die Variante A des so genannten Siemens-Kreisverkehrs (Werner-von-Siemens-Straße/ Bruno-Hofer-Straße; Fahrbahndurchmesser 40 m) im Rahmen der Westumgehung Kümmersbruck weiter zu verfolgen und in den Bebauungsplan Amberg 111 „Industriegebiet Süd II“ einzubeziehen.

## Sachstandsbericht:

### a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

#### **Westumgehung Kümmersbruck**

Die Westumgehung Kümmersbruck befindet sich als Staatsstraßenverlegung (St 2165) im Zuge der Ortsumgehung von Lengenfeld und Haselmühl derzeit im ergänzenden Planfeststellungsverfahren. Die ursprünglich geplante nördliche Rückführung der Staatsstraße auf die Vilstalstraße (und im Stadtgebiet dann Drahthammerstraße) wurde wegen der unzulässigen Eingriffe in das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) Vils verworfen. Stattdessen soll die Umgehung nun auf die Werner-von-Siemens-Straße geleitet werden. Der Stadtrat hat am 30.01.2012 dieser Planung unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die aufgrund der Verkehrsverlagerung notwendige Ertüchtigung der Knotenpunkte Werner-von-Siemens-Straße/ Bruno-Hofer-Straße/ Georg-Hilbenz-Straße durch einen Kreisverkehr und Werner-von-Siemens-Straße/ Ohmstraße durch Linksabbiegespuren im Zuge der Westumgehung Kümmersbruck mit dem gleichen Fördersatz bezuschusst wird.

Die Regierung der Oberpfalz hat bisher mündlich zugesagt, einen so genannten Siemens-Kreisverkehr und den Drahthammer-Kreisverkehr im Zuge der Westumgehung Kümmersbruck entsprechend zu fördern. Voraussetzungen dazu sind die Nachweise der Verkehrsverbesserung und die zeitlich gekoppelte Durchführung der Maßnahmen. Die entsprechenden Verkehrsgutachten von Professor Kurzak (München) aus den Jahren 2012 und 2013 liegen vor. Ab 2015 könnte bei erfolgreich abgeschlossener Planfeststellung (ohne Klageverfahren) der Bau der Westumgehung Kümmersbruck innerhalb von ca. 3 Jahren erfolgen.

## **Siemens-Kreisverkehr Variante A**

Die einfachste und kostengünstigste Form eines Ausbaus des Siemens-Knotens durch einen Kreisverkehr ist die Variante A mit 40 m Fahrbahndurchmesser im Bereich Werner-von-Siemens-Straße/ Bruno-Hofer-Straße. Dieser Kreisverkehr hat vier Arme, wobei einer aber nur die private Siemens-Zufahrt darstellt. Gleichzeitig soll die Ampelanlage an der Einmündung der Georg-Hilbenz-Straße entfallen und von dort nur mehr nach rechts ausgefahren werden, wobei am Kreisverkehr eine Wendemöglichkeit Richtung JVA-Kreisverkehr gegeben ist (vgl. Anlage 1).

Gemäß Verkehrsgutachten von Professor Kurzak (München) vom 20.03.2012 hat der Kreisverkehr in Morgen- und Abendspitze die Verkehrsqualität C (= befriedigend), ansonsten ebenso wie das Linksabbiegen in die Georg-Hilbenz-Straße die Verkehrsqualität A (= sehr gut). Wichtig für die Anlieferung der Firma Siemens ist, dass ein Lastzug in der Linksabbiegespur von der Georg-Hilbenz-Straße zur Firmeneinfahrt Platz hat, ohne den Geradeausverkehr zu behindern.

Variante A bringt insgesamt eine ökologische Verbesserung, weil weitgehend bestehende Straßenflächen verwendet, aber auch viele befestigte Flächen rückgebaut und entsiegelt werden können. Die Orientierung der Verkehrsteilnehmer ist problemlos, weil die Verkehrsführung nicht wesentlich geändert wird und die wegweisende Beschilderung einfach anzupassen ist. Die Firma Siemens erhält mit dem eigenen Arm am Kreisverkehr die Möglichkeit zur internen Umorganisation des Werksverkehrs. Das Heranrücken der Straßenführung (insbesondere des Gehwegs) an die nordöstliche Gebäudeecke der Firma Siemens stellt den gravierendsten Nachteil dieser Planung dar.

Die Kosten der Straßenbaumaßnahme wurden vom Tiefbauamt auf brutto ca. 1.190.000 € incl. Nebenkosten (zuzüglich Grunderwerb, Vermessung und Altlastenentsorgung) geschätzt. Grunderwerb wird ausschließlich von der Firma Siemens benötigt, je nach Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Flächen im Umfang von ca. 120-170 m<sup>2</sup>. Der Hauptkanalstrang zwischen Georg-Hilbenz-Straße und Jugendzentrum muss auf einer Länge von ca. 270 m von 550 mm auf 1400 mm Durchmesser aufgeweitet werden; diese Maßnahme mit Kosten von brutto ca. 1.100.000 € incl. Nebenkosten soll vor dem Bau des Kreisverkehrs durchgeführt werden.

## **Siemens-Kreisverkehr Variante B**

Eine wesentlich aufwändigere Lösung bildet die Variante B mit einer Zusammenführung des Siemens-Knotens auf einen fünfarmigen zweisepurigen Kreisverkehr mit zwei doppelspurigen Zufahrten und 60 m Fahrbahndurchmesser im Bereich Werner-von-Siemens-Straße/ Georg-Hilbenz-Straße. Der Kreisverkehr muss wegen der notwendigen Linksabbiegespur für die Anlieferung der Firma Siemens in der Georg-Hilbenz-Straße nach Nordosten in das Gelände eines Privatgrundstücks, des TV 1861 Amberg e.V. und des Dult- und Messegeländes verschoben werden, außerdem die Bruno-Hofer-Straße auf ca. 200 m Länge zum Kreisverkehr hin verschwenkt. Der fünfte Arm dient als Zufahrt für das umzubauende Dult- und Messegelände unter Einbeziehung eines Spielfeldes des TV 1861 Amberg e.V. (vgl. Anlage 2).

Gemäß Verkehrsgutachten von Professor Kurzak (München) vom 09.09.2013 hat der Kreisverkehr in Morgen- und Abendspitze die Verkehrsqualität B (= gut), ansonsten die Verkehrsqualität A (= sehr gut). Diese Leistungsfähigkeit wird allerdings nur durch die Größe (60 m Fahrbahndurchmesser) und die Zweisepurigkeit des Kreisverkehrs sowie die beiden zweisepurigen Zufahrten erreicht; bei gleicher Kreisverkehrausstattung wie bei Variante A (einspurig mit 40 m Fahrbahndurchmesser) wäre hier keine ausreichende Leistungsfähigkeit und damit auch keine Förderfähigkeit erreichbar. Ein erheblicher Nachteil für die

Leistungsfähigkeit des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs ist die Unzulässigkeit von bevorrechtigten Fußgängerüberwegen bei den zweispurigen Zufahrten, so dass zusätzlich mindestens eine Quermöglichkeit der Werner-von-Siemens-Straße im Bereich der jetzigen Einmündung der Bruno-Hofer-Straße notwendig wird.

Der Hauptvorteil von Variante B ist die Konzentration des Verkehrs am Mittleren Ring auf einen einzigen Knotenpunkt. Dem stehen viele Nachteile gegenüber, außer den hohen Baukosten u. a. ein hoher Flächenverbrauch, eine Zerschneidung des Dult- und Messegeländes, kostenträchtige Versetzungen einer Trafostation und von Versorgungsstationen, ein starker Eingriff in ein Privatgrundstück und das Grundstück des TV 1861 Amberg e.V., Probleme bei der doppelspurigen Kreisverkehrsnutzung, bei den Fußgängerquerungen und der wegweisenden Beschilderung.

Die Kosten der Straßenbaumaßnahme wurden vom Tiefbauamt auf brutto ca. 2.190.000 € incl. Nebenkosten (zuzüglich Grunderwerb, Vermessung und Altlastenentsorgung) geschätzt. Dazu kommen Kosten von ca. 100.000 € für das Versetzen der Trafostation. Der voraussichtlich größte Kostenfaktor ist der nicht förderfähige Umbau des Dult- und Messegeländes in Höhe von mehreren Millionen € (erstmalige Herstellung 1995: ca. 6.100.000 DM ohne Grunderwerb). Grunderwerb wird von einem Privateigentümer und dem TV 1861 Amberg e.V. benötigt, je nach Umbau des Dult- und Messegeländes im Umfang von ca. 3.000-16.000 m<sup>2</sup>. Der Hauptkanalstrang zwischen Georg-Hilbenz-Straße und Jugendzentrum muss auf einer Länge von ca. 270 m von 550 mm auf 1400 mm Durchmesser aufgeweitet werden; diese Maßnahme mit Kosten von brutto ca. 1.100.000 € incl. Nebenkosten soll vor dem Bau des Kreisverkehrs durchgeführt werden.

### **Variantenvergleich und Empfehlung für Variante A**

Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen sind die beiden Varianten in der Summe als gleichwertig einzustufen. Variante A zeigt sich besser für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr, Variante B geringfügig besser für den Spitzenstundenverkehr der Kraftfahrzeuge.

Variante A hat ansonsten einige Vorteile und keine besonders gravierenden Nachteile. Variante B dagegen hat weniger Vorteile und eine Reihe schwerwiegender Nachteile; die wichtigsten davon sind die enorm hohen Kosten (für den Straßenbau, den Grunderwerb und vor allem den Umbau des Dult- und Messegeländes), der hohe Flächenverbrauch und die Abhängigkeit vom Grunderwerb, denn eine Enteignung wäre nur bei fehlender günstigerer Alternative zulässig (vgl. Anlage 3).

Aus Sicht der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung kann deshalb nur Variante A als Grundlage der weiteren Planungen empfohlen werden.

### **b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme**

Nach dem Bau der Westumgehung Kümmerbruck wird gemäß Verkehrsgutachten von Professor Kurzak (München) vom 16.03.2012 eine Mehrbelastung von ca. 7.300 Kfz/24h in der Werner-von-Siemens-Straße im Bereich der Stadtgrenze erwartet, an der Einmündung der Bruno-Hofer-Straße ist es noch eine Mehrbelastung von ca. 6.500 Kfz/24h. Um regelmäßige Verkehrsstaus in Verkehrsspitzenzeiten zu verhindern, ist eine Ertüchtigung der betroffenen Knotenpunkte erforderlich.

c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Kostenschätzungen:

Variante A:	Straßenbau	ca. 1.190.000 € brutto incl. Nebenkosten
	Kanalbau	ca. 1.100.000 € brutto incl. Nebenkosten
Variante B:	Straßenbau	ca. 2.190.000 € brutto incl. Nebenkosten
	Trafoumbau	ca. 100.000 € brutto
	Kanalbau	ca. 1.100.000 € brutto incl. Nebenkosten
	Umbau Dult- und Messegelände	ca. 2,5 – 5 Mio €

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

abhängig von der Westumgehung Kümmersbruck

**Personelle Auswirkungen:**

----

**Finanzielle Auswirkungen:**

a) Finanzierungsplan

----

b) Haushaltsmittel

----

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)  
nur normaler Straßenunterhalt erforderlich (Wegfallen des Ampelunterhalts)

**Alternativen:**

vgl. Sachstandsbericht (Variante B)

---

Markus Kühne, Baureferent

**Anlagen:**

1. Variante A des Siemens-Kreisverkehrs (unmaßstäbliche Verkleinerung)
2. Variante B des Siemens-Kreisverkehrs (unmaßstäbliche Verkleinerung)
3. Übersicht zum Variantenvergleich